

комплексну програму реформи для відновлення зростання, але прогрес ще не очевидний» у зв'язку з тим, що «створене антикорупційне бюро зіштовхнулось із сильним протистоянням з боку багатьох державних та суспільних інститутів» [1].

У таких умовах виникає нагальна потреба у перегляді традиційного інструментарію у боротьбі з корупцією. Протягом останніх років у провідних країнах світу одним із найпоширеніших заходів став антикорупційний аудит, який за популярністю випередив широко розрекламовану «гарячу лінію» для повідомлень про випадки корупції. Антикорупційний аудит істотно відрізняється від традиційного аудиту господарської діяльності [2]. По-перше, він проводиться нерегулярно: тільки при наявності доказів протиправних дій. По-друге, метою антикорупційного аудиту є встановлення фактів корупції, причетних осіб та ступеня їхньої вини, а не нейтральна експертиза даних фінансових документів. Як наслідок, третя особливість – ворожий характер перевірки. І, нарешті, в ході здійснення антикорупційного аудиту використовують не тільки традиційні методи дослідження достовірності даних бухгалтерського обліку, а й психологічні методи, способи фактичної перевірки активів, специфічні засоби забезпечення економічної безпеки і таке інше.

Спираючись на досвід провідних країн, можна прогнозувати, що застосування антикорупційного аудиту дозволить досягти якісних зрушень у боротьбі з корупцією в Україні. Це, у свою чергу, сприятиме зростанню рівня економічної свободи в нашій країні, завершенню формування дієвої ринкової економіки, а отже, підвищенню інвестиційної привабливості для іноземних інвесторів і, як наслідок, досягненню сталого економічного зростання.

Список використаної літератури

1. 2017 Index Of Economic Freedom / Ukraine // [Електронний ресурс. Режим доступу: <http://www.heritage.org/index/country/ukraine>]. Доступ – 10.10.2017 р.
2. Гнилицька Л. В. Антикорупційний аудит в управлінні ризиками корпоративного шахрайства / Л. В. Гнилицька // Інформаційно-аналітичне забезпечення ефективності діяльності підприємств у контексті економічної безпеки в умовах інтеграції в ЄС [Електронний ресурс. Режим доступу: <https://drive.google.com/file/d/0B6z6dAfYsKzZRUhSaVNRXzdtZzA/view>]. Доступ – 10.10.2017 р.

ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ В УКРАЇНІ

*Нечитайло Н.В., завідувач економічного відділення, викладач-методист,
Харківський державний автомобільно-дорожній коледж*

Коли Велика депресія поглинула США, натовп безробітних заповнив вулиці міст. Перед Урядом постала серйозна проблема – як вирішити долю зневірених людей. Можна було б обмежитися лише виплатою фінансової

допомоги, остаточно добиваючи і без того дефіцитний бюджет. Але президент Рузвельт знайшов витончений вихід зі сформованої ситуації. Він втілював у життя національну програму будівництва доріг. Таким чином, одним пострілом було вбито відразу двох зайців – люди отримали роботу, а країна – потужну інфраструктуру, яка згодом стала фундаментом процвітання США.

У будівництві доріг знайшли вихід зі світової кризи Німеччина та Японія, ставши згодом одними з найбільш високорозвинених країн у світі. З цього напрашується висновок: можливо, будівництво доріг та розвиток інфраструктури – єдино правильний вихід з кризи і для України?

Україна стала на крок ближче до Європи після підписання у червні 2014 р. Угоди про асоціацію з ЄС, ближче з точки зору появи нових можливостей щодо розвитку торгівельних відносин, розширення виробничих зв'язків, інтенсифікації науково-технічного співробітництва з європейськими країнами. За цих умов гостро постає питання здатності національної транспортної системи України інтегруватися в європейську транспортну систему, стати її частиною і тим самим забезпечити як національні потреби України у перевезеннях, так і потреби ЄС як її стратегічного партнера. У той же час сухопутні транспортні артерії України – її дороги, побудовані за радянських часів, вичерпали свій ресурс і потребують стовідсоткового відновлення дорожнього покриття відповідно до сучасних навантажень та інтенсивності руху, а мережа доріг очікує на розбудову з урахуванням процесу урбанізації населення та зміни структури виробництва та основних напрямків руху товаропотоків у внутрішній і зовнішній торгівлі.

Індекс якості автомобільних доріг в Україні один з найгірших в світі. За оцінками експертів Світового економічного форуму, які оцінювали якість доріг 148 країн світу, Україна у 2013 р. отримала 2,14 бали з 7 можливих і посіла 144 місце, перемістившись в рейтингу вниз одразу на 7 позицій за рік, у той час як сусідня Польща отримала 3,05 бали і 105 місце. Навіть в Росії дороги за показниками якості експертами оцінені вище – індекс 2,5 і 136-е місце у рейтингу. Стан українських доріг завдає удару по євроінтеграційним планам України, оскільки українські дороги мають високу зношеність, низьку міцність та значну нерівність дорожнього покриття і не відповідають європейським стандартам. Україна не має жодного автобану європейського рівня, за виключенням 16 км траси Київ-Бориспіль. В Україні із 169,5 тис. км автомобільних доріг загального користування дороги першої категорії становлять лише 1 %, другої – 8 %, третьої – 17 %, четвертої категорії – 63 % загальної протяжності автомобільних доріг. Середня швидкість руху на автодорогах України відповідно у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Економіка України щорічно втрачає величезні суми через неякісні дороги. Втрати ці базуються в першу чергу на перевитратах пального і загальному зростанні витрат на перевезення через зменшення швидкості, а також в необхідності додаткового ремонту автомобілів. Крім того, по території України проходять три міжнародні і чотири національних автотранспортних

коридори, проте через поганий стан доріг транзит спрямовується в обхід її території, внаслідок чого щорічно втрачається ще 2,5-3 млрд дол. США.

Але проблема дорожнього будівництва не є одноосібною, основна проблема – це фінансування, інвестиції грають велику роль. Будівництво дороги – це як придбання основного засобу для підприємства, це речі які додають свою вартість у ваш прибуток, здебільш створюючи комфортні умови для вашої праці і діяльності.

Законодавством передбачені різні шляхи фінансування будівництва автомобільних доріг:

1) з використанням бюджетних коштів - будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування;

2) за рахунок бюджетів міст та інших населених пунктів, а також інших джерел фінансування, визначених законодавством – будівництво, реконструкція, ремонт та утримання вулиць і доріг міст та інших населених пунктів;

3) за рахунок юридичних або фізичних осіб – будівництво, реконструкція, ремонт та утримання відомчих (технологічних) та автомобільних доріг на приватних територіях;

4) а також будівництво доріг за кошти інвесторів [1].

Недостатнє фінансування дорожнього господарства стримує оновлення матеріально-технічної бази, негативно впливає на якість автомобільних доріг і споруд на них, не забезпечує швидкого, комфортного, економічного і безпечного перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Сприяти здійсненню намічених планів буде реорганізація Державної акціонерної компанії «Укравтодор». Кабінетом Міністрів була затверджена державна цільова економічна програма розвитку автодоріг на найближчі п'ять років.

Згідно з документом, метою програми є забезпечення ефективного функціонування та розвитку мережі автомобільних доріг, будівництво та реконструкція 1,5 тис. км автомобільних доріг, проведення ремонту понад 24 тис. км автомобільних доріг.

Так, у 2013-2018 рр. на ці цілі передбачено інвестиції в розмірі близько 214 млрд. грн. При цьому кошти держбюджету становитимуть 133,582 млрд. грн., інших джерел – 80,452 млрд. грн., у тому числі кошти міжнародних фінансових організацій – 18,092 млрд. грн., кредитні кошти – 42,36 млрд. грн., кошти інвесторів – 20 млрд. грн. [2]

З метою покращення соціально-економічного становища країни, поліпшення її інвестиційного іміджу та створення умов для безпечного і повноцінного життя, праці і відпочинку населення є необхідність змінити на краще ситуацію у сфері дорожнього господарства. Від того, як вирішуються проблеми даної галузі на державному та регіональному рівнях, залежить життєдіяльність, соціальна стабільність та інвестиційна привабливість країни.

Таким чином, одним із першочергових завдань розвитку України є раціональне фінансування галузі дорожнього господарства.

Список використаної літератури

1. Дорожный вопрос: варианты решения проблемы [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://cfts.org.ua/articles/dorozhnyy/./resheniya_problemy_460.
2. Постанова КМУ від 11.07.2013 № 696 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/696-2013-%D0%BF>

ІНФОРМАЦІЙНО-ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ

Ілляшенко О. В., д-р. екон. наук, доцент, Овдієнко О. В., магістр, Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

Здатність до стабільно-стійкого розвитку визначається ступенем захисту від внутрішніх та зовнішніх загроз, що дозволяє адекватно реагувати на зміни у колі функціонування, характеризуючи рівень фінансової захищеності. Стійкий розвиток неможливий без наявності надійної системи інформаційно-організаційного забезпечення безпеки. У сучасних умовах нестабільності економічної системи повинні створюватись сприятливі умови для забезпечення належного рівня системи інформаційно-організаційного забезпечення безпеки, що дає можливість розробляти та впроваджувати самостійну фінансову стратегію. Важливе значення при цьому набуває управління забезпеченням безпеки, яке базується на чіткому функціонуванні певного інформаційно-організаційного механізму, який в системі управління є найбільш важливим її елементом.

Моделювання та трансформація економіки України привела до орієнтації підприємств на широке використання інформації в господарській діяльності. Інформація відіграє велику роль виробничого фактора і стратегічного ресурсу, має значення не меншим, ніж матеріальних, сировинних та інших ресурсів підприємства [1].

Проблемам інформаційно-організаційного забезпечення підприємств та економічним питанням інформаційно-організаційної діяльності присвячені роботи вітчизняних і зарубіжних вчених М.М. Єрмошенко, Ю., К.Р. Шеннона, П.А. Страсмана, Д.І. Блюменау та ін. [1-8].

Головну роль відіграють організаційні заходи захисту інформації. Тому виникає питання щодо інформаційно-організаційного забезпечення **безпеки**. Реалізація політики безпеки потребує підтримання засобів захисту, управління системою захисту і здійснення контролю функціонування ІС. Завдання управління і контролю зазвичай вирішуються адміністративною групою, склад і розмір якої залежать від конкретних умов [2].

Важливою функцією інформаційно-організаційного забезпечення безпеки, покликаною постійно давати інформацію про дійсний стан виконання рішень, є контроль [3]. За допомогою контролю розкриваються додаткові